

Бороться с сезонностью в партучебе

с двумя тысячами делегатов Христианского, 20 дней тонули в океане и наплавленным хлебом и плуше-вом.

Найденных кермичинов жестоко убивали. Кроме повешенных в Христиановском шести кермичинов были зверски убит преследатели ЦК партии «кермичи» Георгий Чагазов, 18 спитыхими рабами и приваживаемы он был черпаем в божественную мас-су. Спрятанные в лесу, в дуплах, в

их заблуждений и религиозных секретных доносениях. В секрет-рапорте начальника 4-й Терского за-чей дивизии на имя военного атташе Терского казначейства (№ 0965 от 7 ноября 1919 г.) нахотим откровенное признание о де борьбы с горцами.

(Продолжение следует).

(Очерк Разгона пансионата в следствии похода «Крестная» в 1919 г.)

с двумя тысячами делегатов Христианского, 20 дней тонули в океане и наплавленным хлебом и плуше-вом.

Найденных кермичинов жестоко убивали. Кроме повешенных в Христиановском шести кермичинов были зверски убит преследатели ЦК партии «кермичи» Георгий Чагазов, 18 спущенных рабами и привязанных он был приращен в боюфраную мас-ку. Спрятанные в лесу, в дуплах, в

обих тайниках и в различных секретных доносениях. В секрет-рапорте начальника 4-й Терского за-щелки дивизии на имя военного атташе Терского казначейства (№ 0965 от 7 ноября 1919 г.) нахотим откровенное признание о де борьбы с горцами.

(Продолжение следует).

(Очерк Разгона начнется в следующем номере «Кричака».)

Полностью освоить богатую речную сеть Белоруссии сожстрой должен быть готов к сроку

Кричевский фосфоритный завод находится в 90 км. от своей сырьевой базы, и завозить туда сырье можно исключительно водой — по реке Сожа.

Участок реки Кричев—Базаровка, по которому должно перевозиться сырье, — слишком мелководен и требует углубления — постройки плотов и плотин.

В связи с этим на участке Кричев—Отайка была запроектирована постройка 6 плотов и 6 плотин. По строительству, которое по проекту должно было быть завершено еще в 1932 году, не закончено и до сих пор.

На 1 июня строительный план был выполнен всего на 28 проц. При этом надо указать, что строится не 6 плотов, а 4 и 4 плотины — вместе 6. Глубина воды рек по проекту увеличивается не до 1,5 метра, как это предполагалось по первоначальному проекту, а на 1 метр.

Затратка на строительство привела к тому, что вместо простейшей стоимости строений в 3.370.000 руб. будет затронуто 8 млн. руб.

Сейчас Сожстрой перешел к плечению новых организационных мероприятий и его треста, обслуживающего Белорусско-Днепровский и Днепр-Двинский строительные треста. Но у некоторых работников треста (сектор снабжения, тов. Губин и др.) имеется тенденция увиливать от этой задачи.

то дела. Эта работа ставит под угрозу грядущее обеспечение Кричевского фосфоритного завода сырьем и обеспечение социалистических плотов БССР фосфоритной мукой.

Привлечением БССР установленный срок освоения работ на Сожстрой — 25 июля 1936 года. Для выполнения этого решения должны быть мобилизованы все силы. Всякая же попытка сорвать окончание строительства к этому сроку должна быть признана преступлением.

Что следует предусмотреть при составлении народно-хозяйственного плана БССР на 1937 год?

Перед Химуправлением Наркоммостов БССР стоит задача — увеличить в 1937 году добычу фосфоритной руды, чтобы дать полную нагрузку мощному решению флоту, который будет работать на участке Кричев—Базаровка в ближайшие 1937 год.

Для увеличения перевозки грузов по участку Кричев—Базаровка Химуправлению необходимо предпринять постройку плота № 1, который обеспечит подьем воды до Отайки, где имеются основные склады руды.

Необходимо также в 1937 году построить плотины на участке Кричев—Пропойск, что даст возможность вывозить из Кричева фосфоритную муку и дебет для всей Советской Белоруссии и УССР.

А. ОЛЕСЬ.

О Березинском техническом участке

Река Березина — одна из главных притоков Днепра. Длина этой реки 585 км. Течет она в пределах Белоруссии. Берега ее низкие и извилистые. Она впадает в Днепр выше города Речицы. Верхнее ее течение болотное. Река Березина входит в так называемую Березинскую систему, которая соединяет реку Днепр с Западной Двиной.

В навигацию 1935 года Березинский технический участок выхаживал показатели в своей работе. Было достигнуто увеличение глубины на перекатах до 75 сантиметров, вместо 55. Это дало возможность пропускать суда на большую осадку и перевозить больше количество груза. Каждый год мы проводим очистку реки от корчей, плавучей и токовой древесины, что создает лучшие условия для более безопасного плавания судов парового и непарового флота.

Широкий размах работ по сооружению поперечных дамб между работниками пути мы добились выполнения производственных планов.

Однако, наш участок испытывает ряд трудностей. Березинский участок слабо оснащен техникой. Мы имеем всего лишь один маломощный комбайн, производящий в 25 кубометров в час, 3 корчевальных крана, которые не в состоянии обслужить участок по очистке судового хода от подводных препятствий. Если не считать одного развального мотора на участке отсутствует таковая сила.

Мы ощущаем недостаток в тракторной силе, которая необходима для очистки пути. Мы ощущаем большую потребность в тросах. Они нам нужны для ремонта бунков, баков, кранов и для постройки плотов, необходимых для борьбы с мелководьем и выправления перекатов. А тросов у нас нет.

Внимательное изучение организации должно быть обращено на хитрую организацию и упорядочение сплава леса. До этого лес сплавлялся так, что десятки тысяч бревен распылялись одиночками по реке, отнимая засоры реки, создавая угрозу для жизни судов, а нередко и вызывая крупные аварии. Загруженность в навигацию судов по реке Березине представляет также большую опасность. Поэтому необходимо поощрять мостов через реку с десками и узкими судами, пролетами. Пролет через эти пролеты требует большого умения и навыков судоводителей. Главнейшим при постройке новых или переустройстве старых мостов необходимо уделить эту весьма важную обстоятельство.

Для поддержания эксплуатационного состояния реки техническим участком выполняются различные работы в комбинации с землеройными. С трудом удается поддерживать глубину в 70—75 см., что нас совершенно не удовлетворяет. Мы вынуждены перед собой ставить задачу — дать транзитную глубину на всем плесе реки Березины 90—100 см. Увеличить техническое вооружение участка можно путем добавления одного земснаряда, производящего

глубину в 200—250 кубометров в час. Имеющийся же земснаряд надо перебросить на левый берег реки для обслуживания канала.

В 1933 году на контрольные выработанные работы было затрачено 180 тысяч руб., то в 1935 году — 64 тысячи руб., а в навигацию 1936 года контрольные выработанные работы почему-то совершенно не предусматривались сметой.

Несколько слов о Березинской системе. В состав Березинской (или Днепр-Двинской) водной системы входят еще каналы: Сургутский, Социальный, Березинский, Лопатинский, первый и второй и Чашинский. Общая длина системы от реки Березины до впадения реки Улы в Западную Двину — 162,2 км., а длина каналов — 21,3 км. Эта система соединяет двух больших рек была осуществлена еще в 1805 году с целью сплава строевого и матового леса из бассейна реки Березины и реки Ессы на Западную Двину и далее — на вывоз за границу.

Сплав леса у нас из года в год увеличивается. Но на этот водный путь обращали мало внимания, отсюда лишь незначительные средства на его содержание. Вследствие этого, система несколько раз приходила в такое состояние, что сплав стал значительно затруднен.

В настоящее время является вопрос о коренной перестройке Березинской системы. Такие факторы, как увеличение емкости внутреннего лесного рынка Украины, наличие мощных потоков лесных, каменноугольных и прочих грузов, идущих в Украину, ставят задачу коренной перестройки Березинской системы. Этот вопрос надо серьезно заняться и чем быстрее, тем лучше.

Начальник Березинского технического участка, инженер ШАДРИН.

По следам выступления

„Рабочего“

„Как учатся стахановцы“

Директор завода им. Кирова тов. Прохоровский сообщает нам, что факты, сообщенные в статье „Как учатся стахановцы“, помешанной в „Рабочем“ от 9 июля с. г., полностью подтвердились. С 1 июня 1936 г. по вводу действовало было слабо развита работа по технической учебе. Теперь положение улучшается. На заводе приняты меры по развешиванию учебной стахановской.

Укрепить моторный флот лесосплава

Уже три сезона на всех участках рек БССР интенсивно работает на сплаве леса моторный флот.

Моторные катера треста Лесбел заняты на перевозке плотов в прибрежных для самосава мест рек, перевозке такелаж и грузов. Катерная перевозка окончательно утратила перебои в обеспечении тапелажом.

В 1933 году Бобруйская сплавочная треста Лесбел провела опыт буксировки катерами плотов из верхнего течения реки Березины в Чашинский. Этот опыт блестяще удался. Он стал основанием всех сплавных моторных республик. Теперь успешно проходит буксировка плотов из нижних участков (Бобруйск—Лосе, Рогачин—Лосе) и изата буксировка в верхних участках.

По всем сплавным трестам Лесбел работает до 30 моторных катеров. В целях успешного выполнения плана лесосплава тресту Лесбел необходимо позавидовать об увеличении своего моторного флота.

Буксировочный плоток сейчас занимается и Госсплавпаротом, но Лесбелом договор с ними не заключен. Судя Госсплавпаротом работает плохо. Почти все буксировочные плоты не доставляются на место потребителя.

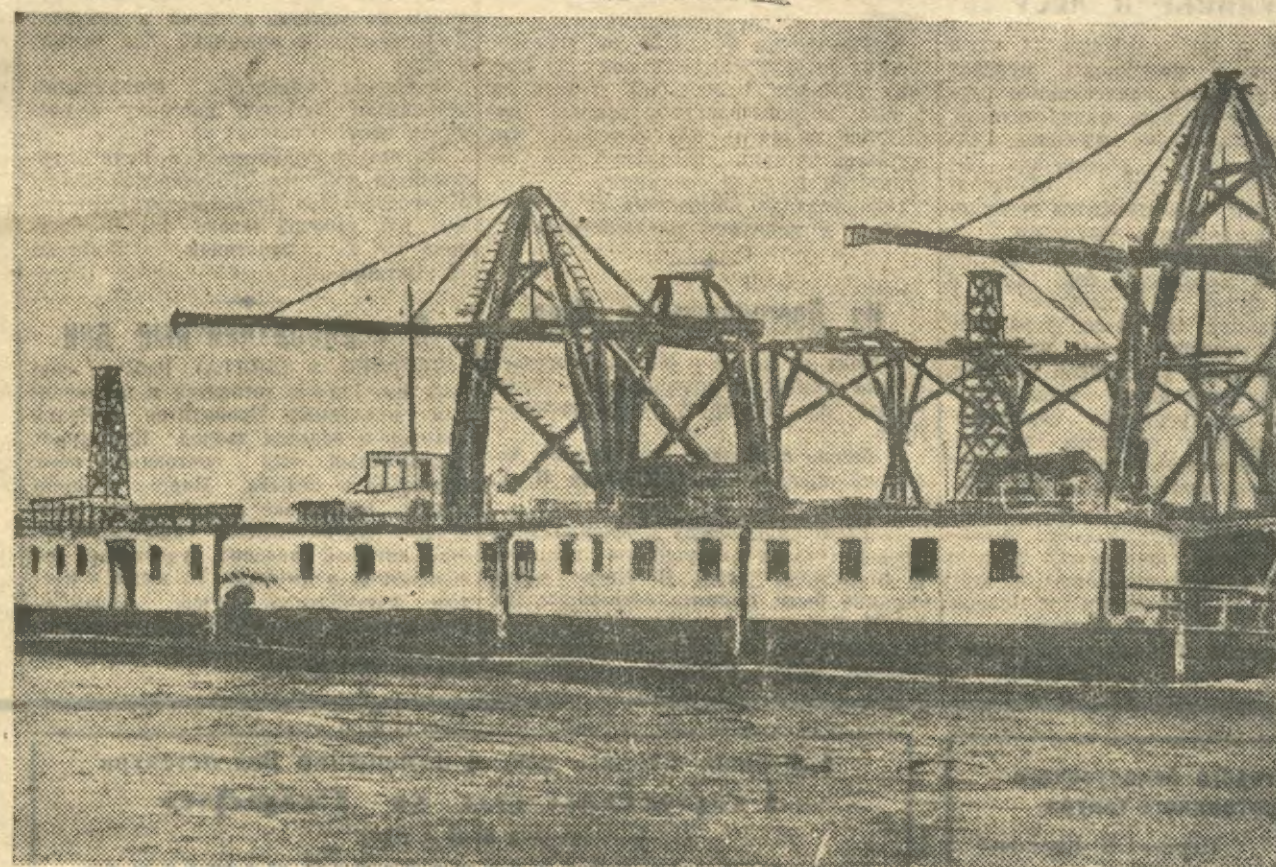
Для полной установки и заправки плотов катерами сплавных моторных приходится много работать дополнительно.

Госсплавпаротом оставляет также много лесоматериала на местах отправки и не менее 50 проц. караванов привозится потеревающей авария. Это доказывает полную безответственность речного паротомства за лесосплав.

Лесбелом построено не так давно 25 мелко-сигальных судов для перевозки лесных припасов и лесоматериала с мест, не обслуживаемых Госсплавпаротомом. Но ввиду освоения моторного флота участка реки Березины, для буксировки плотов от пристани Ушачевки до Чернявки, укрепление моторного флота и особенно малосигальных судов более чем необходимо.

Без укрепления (увеличения) трестом Лесбел своего моторного флота чрезвычайно затрудняется выполнение сплавных моторными программами лесосплава.

ПАПЕРНО.



В Гомельском порту.

Фото Белгоскинохроники.

Гомельский порт — на полную мощность

Да с годовиной года тому назад Красное знамя НК(Ф)Б и ОНБ БССР.

Однако, Гомельский порт мог бы работать еще лучше. Механизация, которой порт располагает, полностью не используется. В апреле и в мае механизмы порта выполняли лишь 76—78 проц. Дело в том, что нет достаточного потока груза. Порт, например, приспособлен для переработки угля, привозимого водным путем. Он имеет специально построенные для этого тельферы, порог. А между тем, огромное количество угля, прибывающего в порт для флота Днепр-Двинского паротомства, идет железнодорожным путем. Управление паротомства уже долгое время ставит этот вопрос перед соответствующими организациями, но положительных результатов не добились.

В течение года в порт поступает свыше 72 тысяч тонн угля, что составляет около 4500 вагонов. Это возмещает затраты железнодорожного транспорта, ускоряет стоимость перевозки и приводит к неиспользованию специально приспособленных для выгрузки угля механизмов в порту.

Надо развить консервативное мнение о невозможности перевозок угля водным путем — по верхнему Днепру и его притокам.

Механизмы порта имеют возможность переработать вторые больше груза, чем они перерабатывают теперь. Задача заключается в том, чтобы обеспечить полную нагрузку порта. Этим должны заняться республиканские организации.

Управление паротомства намечает дальнейшую механизацию портовых работ. Предполагается установить дровотяжки и ленточный кран. Но все эти мероприятия тесно связаны с вопросом о значительном увеличении грузооборота, чтобы порт мог полностью оправдать поставленные перед ним задачи.

А. ДОБРОВСКИЙ.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

Жены НТР фабрики „Труба“ (Гомель) обследовали фабрику. В газете „Белорусский рабочий“ уже опубликованы фотоснимки. Уже закуплены инструменты. Уже закуплены инструменты. Уже закуплены инструменты.

Сейчас ступа закупается. В ступе теперь каждый день есть специальный дежурный, слесарий за чистой. Есть умывальники, мыло, полотенца. Рабочий не идет обедать, не пьет чай. Теперь мы приносим с собой еду. Теперь мы приносим с собой еду. Теперь мы приносим с собой еду.

Взались мы и за помещение дежурных пожарного депо. Дежурные сидят там на соломенных пружинах, люфках, комната их была страшна.

Рубинчик.

Под видом „стахановского культпохода“

Председатель трестового паротомства Г. Г. (Соловьев) Валентин решил организовать коллективный культпоход для лучших стахановцев завода.

Для этого он закупил 30 билетов на постановку Государственного театра оперы и балета. Однако, как это ни странно, в числе 30 человек, получивших билеты

Голубович.

САМОДУР В РОЛИ ЗАВ. МАГАЗИНОМ

1 июля мы зашли в хлебную лавку № 140 (угол ул. Комсомольской и Революционной, в Минске). Это было ронно в 10 с половиной часов вечера. Когда очередь дошла до нас, было еще 15 минут одиннадцатого.

Зав. магазином Брудин отказался отпустить нас хлеб, мотивируя тем, что магазин надо закрыть (его обычно закрывают в 11). Мы протестовали против такого формально-бюрократического отношения к потребителю и попросили жалобную книгу. В ответ на эту просьбу Брудин сказал, что жалобная книга не ведется, а жалобную книгу не ведет.

Мы считаем, что такому хулигану не место на руководящей работе в советском магазине.

Надо еще добавить, что в магазине ежедневно образуются большие очереди.

Входа нет...

(Письмо военнопленного).

В городе Осиповичи есть небольшой городской сад. Весной этого года его обнесли новым забором. Но почему-то сад этот всегда закрыт. Лично 1-2 раза в месяц здесь бывает казак

наблюдать постановка.

Рабочие лишены возможности провести свое свободное время на свежем воздухе, в тени деревьев.

Лавренко.

Безобразия в доме инвалидов

В Дуновском инвалидном доме (Гомель) творятся безобразия.

Заведующий домом Дубинин и заведующий хозяйством Мороз лучшие продукты, предназначенные для питания инвалидов, забирают себе. Кроме того, они пользуются районным инвалидом.

Между администрацией и инвалидами наблюдается постоянная вражда. Дубинин и Мороз вносят смуту в среду и самих инвалидов. В результате, здесь слыш себе гнетомный ан

тисемиями, а против этого никто не ведет борьбы.

Оторок Спринко, например, 2 июля изловил инвалида-спиритика Черняк и воров. В доме нередко слышны слова „жид“ и т. д.

Мои выступления против творившихся в доме „порядков“ администрации дома привели не к успеху. Они решили избавиться от меня и взыскать старосту решение свое привести в исполнение.

Гладков.

КАК РАБОТАЮТ МЕДРАБОТНИКИ В КЛИМОВИЧАХ

В безобразных условиях приходится работать медицинским работникам в Климовичах. Администрация лечебных учреждений безжалостно нарушает трудовые законодательства.

Директор больницы Машаев, заставляя акушера Касину, Батурович, Кришталеву работать на 240 часов в месяц в то время, когда по закону им положено служить 136 часов в месяц, Савицкая Гениковича, Попель, Борзенко, Машаеву работают по 160 часов в месяц вместо 144. Кучера Мельникова, сторожа Снабдачука и не

которых других рабочих заставляют здесь работать по 12—14 часов в сутки. Сверхурочную же работу администрация больницы совершенно не оплачивает, при чем всегда ссылается на отсутствие средств (77).

Согласно существующему положению, медицинские работники должны раз в пятидневку получать выходной день. Но директор больницы находит свои „законы“. По его распоряжению работники больницы имеют выходной день лишь раз в семь дней.

Работникам больницы прачечной приходится работать в помещении, где потопом угрожает обвалом.

В расписании рейсов нет ни одного извозчика, а врачам специализируются на „Скорой помощи“ по вызовам к больным приходится ходить пешком даже ночью. Свою малую зарплату предпочитают отдавать разным организациям на прокат.

— Нам нужны деньги, а врач может и пешком ходить — объясняет нам инспектора райздрава Мааст.

Новичкам к нуждам медработников относятся с пренебрежением, организационно-хозяйственные вопросы по городу и району. План организации плетется по котловану района на протяжении 170 летских лет — старик только 78. И это только потому, что райздрав не обеспечил необходимых средств для лечения для врачей.

Ни климовичский райспецком, ни горсовет ничего не делают, чтобы упорядочить дело здравоохранения в районе, чтобы обеспечить нормальные условия для работы медработников.

Инструктор ЦИ союза медработников КРОП.

По следам

неопубликованных писем

Нам писали, что в совхозе „Вортыки“, Бобруйского района, наблюдается большая безхозяйственность.

Директор совхоза Пиливечский, его заместитель Койко и старший бухгалтер Мельников систематически вводят в заблуждение. Работники бухгалтерии не получают зарплату 350 руб. в месяц, а получают только 100 руб. в месяц. Работники бухгалтерии не получают зарплату 350 руб. в месяц, а получают только 100 руб. в месяц.

В силу недостатка жилищного фонда мы вынуждены в зимнее время размещать наш плавающий и даже рабочих мастеров в летних банях, вагонах, моторах и других судах, поставленных на зимовку в затоны ДДРП.

Таковы основные нужды Днепр-Двинского паротомства. Эти нужды необходимо учесть нашим планирующим организациям при составлении плана на 1937 год.

НАШИ ПЕРВОСТЕПЕННЫЕ НУЖДЫ

Р. ГОЛОВАНОВ

Начальник Днепр-Двинского паротомства

ПЕРВОСТЕПЕННЫЕ НУЖДЫ

Двинского и Днепровского бассейнов транзитную перевозку грузов в порты из портов Черного моря, доставку грузов в Донбасс, обеспечение межпаротомского обмена грузов между БССР и УССР.

Второй ближайшей задачей нашего паротомства мы считаем повышение тоннажа нашего флота с целью увеличения товарных и пассажирских перевозок.

Необходимо отметить, что за последние годы на Днепр-Двинской реке буксировкой плотов и такелажом занимаются Березинские и Сожа.

Наши мастерами в 1936 году строили 30 газокотловых моторов, помещенных в плавающие на верхних участках наших рек. Селекционно нужно считать, что буксировкой плотов Днепр-Двинского паротомства в основном обеспечено минимум на пару лет.

Хуже обстоит дело с пассажирским флотом, которого нам недостает для регулярного движения, и который по своему составу не удовлетворяет культурным запросам пассажиров (старые неадаптированные суда бывших частных владельцев).

Пассажирский флот мы должны усиленно строить, так как развитие города Белоруссии, полное строительство требуют организации регулярных рейсов, которых мы еще не обеспечиваем. На многих участках требуется постройка специальных судов и для пригородного сообщения.

Это необходимо сделать не только для того, чтобы водные пути ДДРП полностью обслуживали хозяйственные требования Белоруссии (чего мы еще далеко не добились). Это нужно и для того, чтобы мы могли организовать и обслужить на водных путях Днепр-

как Верхний Днепр, Сожа, Березина, Западная Двина несколько даже забываются.

Между тем глубины на этих магистральных чрезвычайно незначительны.

Если учесть, что для плавания судов требуются глубины от 80 см. и больше, то из приведенного наглядно видно, как далеко отстоит наш водный путь от нормального состояния и насколько важен и серьезный вопрос приведения в нормальное состояние основных водных путей Белоруссии.

Приведенный нами характеристический состав наших основных магистралей отнюдь не говорит о незначительности работ по организации судостроения на притоках Сожа, Березина и т. д. Добиться судостроительных условий на крупных притоках нам необходимо, но по существу наши магистральные также мелкие и малые реки в системе Наровы и Гомельской БССР на общие водные пути Днепр-Двинского бассейна образуют большее значение, чем это делается теперь.

Размер капитализаций на приведение в нормальное состояние состояние наших основных магистралей должен быть значительно увеличен, и вопрос о создании гарантированных глубин от 80 см. и глубже должен быть разрешен положительно, начиная с 1937 года.

Это необходимо сделать не только для того, чтобы водные пути ДДРП полностью обслуживали хозяйственные требования Белоруссии (чего мы еще далеко не добились). Это нужно и для того, чтобы мы могли организовать и обслужить на водных путях Днепр-

как Верхний Днепр, Сожа, Березина, Западная Двина несколько даже забываются.

Между тем глубины на этих магистральных чрезвычайно незначительны.

Если учесть, что для плавания судов требуются глубины от 80 см. и больше, то из приведенного наглядно видно, как далеко отстоит наш водный путь от нормального состояния и насколько важен и серьезный вопрос приведения в нормальное состояние основных водных путей Белоруссии.

Приведенный нами характеристический состав наших основных магистралей отнюдь не говорит о незначительности работ по организации судостроения на притоках Сожа, Березина и т. д. Добиться судостроительных условий на крупных притоках нам необходимо, но по существу наши магистральные также мелкие и малые реки в системе Наровы и Гомельской БССР на общие водные пути Днепр-Двинского бассейна образуют большее значение, чем это делается теперь.

Размер капитализаций на приведение в нормальное состояние состояние наших основных магистралей должен быть значительно увеличен, и вопрос о создании гарантированных глубин от 80 см. и глубже должен быть разрешен положительно, начиная с 1937 года.

Это необходимо сделать не только для того, чтобы водные пути ДДРП полностью обслуживали хозяйственные требования Белоруссии (чего мы еще далеко не добились). Это нужно и для того, чтобы мы могли организовать и обслужить на водных путях Днепр-

